

Variante di valico, a marzo ripartono i lavori

D'Angelis: «Il governo ha fallito». La Cdl: «La sinistra è stata sconfessata»

da **Firenze**

Entro dieci giorni la firma del contratto tra Società Autostrade e la Baldassini-Tognozzi-Pontello (Btp), ditta subentrata all'inadempiente Ferrari e risultata seconda nella graduatoria del bando per l'appalto. Immediatamente dopo, apertura dei cantieri ed entro fine marzo via ai lavori con precedenza assoluta per lo svincolo di Barberino del Mugello (Firenze), raccordo particolarmente critico vista l'imminente apertura dell'outlet che si stima attirerà un consistente flusso di traffico e che verrà gestito in emergenza da Autostrade. Si è conclusa con queste certezze la seduta della Commissione regionale Territorio e Ambiente, presieduta da Erasmo D'Angelis (Margherita) e tutta dedicata ai problemi relativi al blocco dei lavori per la realizzazione della variante di valico fermi da settembre 2005. Il blocco è stato conseguente all'inadempienza della ditta Ferrari, affidataria dell'opera, fallita per via dei mancati pagamenti per lavori stradali effettuati in altre zone d'Italia, per i quali la Ferrari chiama in causa l'Anas. I componenti la Commissione avevano constatato la chiusura dei cantieri da un sopralluogo effettuato il 6 dicembre scorso.

Per Tonino Russo, project manager di Società Autostrade per i lavori in Toscana, «il cambio dell'impresa tra dieci giorni serve a garantire la ripresa dei lavori. Primo fra tutti lo svincolo di Barberino. Per l'apertura dell'outlet garantiremo intanto delle uscite provvisorie e prevediamo comunque per fine anno la consegna del nuovo casello». Resta

aperto il tema del contenzioso con la Società Ferrari di Genova. «Non faccio previsioni rosee - ha spiegato Russo - ci saranno delle difficoltà, siamo i primi a rendercene conto perché la rescissione del contratto ci esporrà al contenzioso da parte di Ferrari che si ritiene danneggiata. Ma se c'è stata crisi questa non è dovuta a causa nostra. Abbiamo mantenuto tutti gli impegni». Anche Anas ha questioni aperte con la Ferrari, alla quale erano stati affidati tre lotti della Variante di Valico (4, 5A e 12), e rileva «la sua totale estraneità in merito allo stato di crisi finanziaria in cui versa attualmente l'impresa», avendo soddisfatto «ogni ragione, anche economica, fatta valere dall'impresa Ferrari». Luciano Pastore della Baldassini-Tognozzi-Pontello (Btp) ha garantito che «la maggior parte delle persone che lavoravano con Ferrari verranno riprese da noi. Non vedo problemi occupazionali. Resta la questione della disponibilità dei campi-base della Ferrari. Ma speriamo nel buonsenso di tutti».

Le questioni tecniche hanno fatto divampare anche la polemica politica: «Per la Variante l'unica certezza è che il Governo non ha rispettato gli impegni presi. Questa infrastruttura doveva essere garantita con ben altri investimenti e ben altra responsabilità», ha sottolineato D'Angelis, che poi ha aggiunto come «le grandi opere vadano realizzate ma concretamente e non in maniera virtuale. Quei cantieri chiusi della Variante di valico, una vera priorità nazionale attesa da anni, registrano il fallimento delle grandi

opere del Governo di cui proprio la Variante è portata ad esempio di efficienza. Abbiamo visto gli spot ingannevoli del Governo sulle grandi opere ma la verità è che i cantieri della Variante sono chiusi da 6 mesi, i lavoratori sono a casa senza stipendio e incidenti, code interminabili, merci bloccate, disagi e inquinamento sono lo strazio quotidiano di chi viaggia sull'autostrada tra Firenze e Bologna». Parole alle quali hanno replicato i consiglieri della Cdl Marco Carraresi (Udc), Alessandro Antichi e Paolo Marcheschi (Fi): «Dopo tre mesi di massacro mediatico da parte della sinistra, con l'audizione dei responsabili di Società Autostrade tutto sembra risolversi in un'autentica bolla di sapone. Autostrade ha garantito che tutti gli impegni contrattuali sono stati onorati e, diversamente, da quanto sostenuto nelle scorse settimane dai maggiori responsabili dei partiti di centrosinistra, non vi è stata alcuna inadempienza. Appare adesso in tutta la sua evidenza la strumentalizzazione politica di questa vicenda, ad opera della sinistra, che ha montato un caso nazionale su una questione che pur grave nei suoi ritardi e nelle sue difficoltà gestionali, trova origine in una normativa precedente alla Legge Obiettivo, normativa che appesantiva enormemente le procedure burocratiche ed esponeva i realizzatori di opere infrastrutturali a un inaccettabile ricatto da parte di una miriade di soggetti istituzionali, interessati più a tentare di lucrare approfittando dell'occasione, che a esigere reali garanzie per la tutela dell'ambiente».

[MaBas]